



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2005

VIII Legislatura

Núm. 438

NO PERMANENTE SOBRE SEGURIDAD Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JORDI JANÉ I GUASCH

Sesión núm. 13

celebrada el martes, 29 de noviembre de 2005

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia del señor secretario general de Educación (Tiana Ferrer) para informar sobre las medidas que prevé adoptar para incorporar la asignatura de seguridad vial en los estudios de primaria. A solicitud del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 213/000315.) 2

Proposiciones no de ley:

— Por la que se insta al Gobierno a impulsar una revisión integral de la señalización vial y la adopción de medidas preventivas de seguridad ante los puntos negros. A solicitud del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 161/001087.) 12

— Para promover y potenciar el uso de distintivos reflectantes que señalicen el contorno de los vehículos pesados. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista del Congreso. (Número de expediente 161/001201.)	16
— Sobre la supresión de los puntos negros en las carreteras del Estado español. Presentada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana (ERC). (Número de expediente 161/001287.)	17

Se abre la sesión a las diez y veinte minutos de la mañana.

— **COMPARECENCIA DEL SEÑOR SECRETARIO GENERAL DE EDUCACIÓN (TIANA FERRER) PARA INFORMAR SOBRE LAS MEDIDAS QUE PREVÉ ADOPTAR PARA INCORPORAR LA ASIGNATURA DE SEGURIDAD VIAL EN LOS ESTUDIOS DE PRIMARIA. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ). (Número de expediente 213/000315.)**

El señor **PRESIDENTE**: Damos inicio a la sesión de hoy de la Comisión de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados, a la que tenemos la satisfacción de dar la bienvenida al secretario general de Educación para que informe sobre las medidas que prevé adoptar para incorporar la asignatura de seguridad vial en los estudios de primaria. El señor Secretario General de Educación tiene plena flexibilidad para exponer ante la Comisión los contenidos que crea que puedan ser de interés, en relación con el Ministerio de Educación y con lo que es una prioridad para esta Comisión, que es la seguridad vial.

Sin más preámbulos, agradecemos al señor Tiana su comparecencia y le damos la palabra.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE EDUCACIÓN** (Tiana Ferrer): Señorías, estoy hoy encantado de comparecer en esta Comisión para tratar un tema que es realmente importante no solo desde el punto de vista escolar sino también desde el punto de vista social.

Las primeras referencias en el ámbito legislativo sobre la incorporación de la educación vial al mundo escolar aparecieron tan temprano ya como en el Código de Circulación del año 1934, en cuyo artículo 7, que aún sigue en vigor, se prescribe la obligatoriedad de impartir enseñanzas de educación vial en los centros escolares, tanto sobre normas de circulación como sobre instrucciones y consejos de prudencia en relación con el tráfico. Después de ese año hay que dar ya un gran salto en el tiempo hasta los años sesenta, cuando mediante sucesivas órdenes y resoluciones se fijan los contenidos de la

educación vial y las pautas para su enseñanza. Como consecuencia de aquellas disposiciones fueron apareciendo las señales de tráfico y otros contenidos de educación vial en los libros de texto de aquellos años.

En el año 1970, como ustedes saben, se promulga la Ley General de Educación, que pretende, entre otros objetivos, conseguir una enseñanza más activa. En su desarrollo, en el año 1973 se dictaron unas instrucciones por las que se aprobaban las denominadas orientaciones pedagógicas, que conocemos bien los que hemos trabajado en esos niveles, en las cuales se indicaba cómo desarrollar la educación vial en la Educación General Básica. Por otro lado, en esa misma década de los setenta, se produce un aumento importante del parque de automóviles, y las repercusiones sociales de los problemas derivados del incremento del tráfico pasan a ocupar un lugar importante en los medios de comunicación, en particular el fuerte aumento de la accidentalidad. Por ese motivo, el Ministerio de Educación y Ciencia en aquel momento dispone que la educación vial se integre en el área de experiencias en educación preescolar y en los dos primeros cursos de EGB, que se integre en el área de ciencias sociales en los cursos 3º, 4º y 5º de la EGB, y en educación ética y cívica en 6º, 7º y 8º. También se le concede un lugar a la educación vial en los años comprendidos entre 1981 y 1983, cuando se aprueban y se ponen en marcha los programas renovados para el ciclo inicial, medio y superior.

En 1990, la promulgación de la Ley Orgánica de Ordenación General del Sistema Educativo, Logse, cambió el tratamiento dado a esta materia, que pasó a ser considerado como tema transversal. La educación vial apareció así en los reales decretos que establecían las enseñanzas mínimas para las etapas de infantil, primaria y secundaria y en los diseños curriculares base para esas mismas etapas. Esa presencia y la importancia de la educación en valores en general se reforzaron en la resolución de 7 de septiembre de 1994 de la Secretaría de Estado de Educación y en los reglamentos orgánicos de centros para las escuelas de educación infantil, colegios de educación primaria y de los institutos de educación secundaria, que fueron apareciendo entre los años 1993 y 1996, en los que se establecía, entre otros aspectos, que la Comisión de Coordinación Pedagógica, como saben nuevo órgano creado en los centros, elabo-

raría los proyectos de etapa, debiendo incluir orientaciones que incorporasen ese tipo de contenidos a través de las distintas áreas. En el artículo 4 de la Logse se propone como competencia de las comunidades autónomas el establecimiento del currículo de los distintos niveles, etapas, ciclos y modalidades del sistema educativo y que han de incorporar las correspondientes enseñanzas mínimas fijadas por el Estado, de acuerdo con la denominación de la disposición adicional primera de la LODE, en las cuales se recogen, como hemos indicado antes, los objetivos y los contenidos de la educación vial. En consecuencia, las diferentes comunidades autónomas, a medida que fueron accediendo a la transferencia de competencias en sus ámbitos respectivos, fueron integrando dichos objetivos y contenidos en sus decretos correspondientes de currículo. De acuerdo con estos planteamientos, la educación vial debe tenerse presente en las programaciones de las enseñanzas de las diferentes áreas en la práctica docente, en la organización y funcionamiento de los centros educativos y en las programaciones de sus actividades complementarias. Pero es potestad de cada centro educativo decidir qué tratamiento se debe dar a este tema, de acuerdo con su proyecto educativo y curricular. Con la idea de apoyar al profesorado en esta temática, en el año 1992 el Ministerio de Educación y Ciencia publicó el libro *Educación Vial* que recogía sugerencias de la Administración educativa para el desarrollo del tema transversal en el aula y que fue incluido en aquella colección de materiales curriculares enviados a los centros, más conocidos como las cajas rojas. El servicio de inspección es el responsable de supervisar los proyectos de los centros para comprobar que se adecuan a lo establecido en las disposiciones vigentes, lo cual incluye los contenidos de educación.

En el año 2002, la Ley Orgánica de Calidad de la Educación, la LOCE, seguía contemplando la educación vial como un tema transversal al currículo dentro de una educación en valores, y señala entre los principios de calidad del sistema educativo la capacidad de transmitir valores que favorezcan la libertad personal, la responsabilidad social, la coherencia y la mejora de las sociedades. Es evidente que la educación vial presenta diferentes necesidades según el nivel de enseñanza, habida cuenta de la relación que niños, adolescentes y jóvenes tienen con el tráfico en su vida diaria, ya sea como peatones, como ocupantes de vehículos o como conductores de bicicletas y motocicletas. Pero también es evidente que es necesario un esfuerzo de todos para garantizar que la formación que reciben incluye adecuadamente esas enseñanzas.

El Ministerio de Educación y Ciencia es consciente del papel que debe ejercer la escuela en la formación de los ciudadanos en lo que se refiere a la educación vial, para que lleguen a asumir comportamientos adecuados en seguridad vial en sus hábitos cotidianos de vida. La educación vial es indispensable para integrar los principios de tolerancia, solidaridad, respeto y responsabilidad y, en definitiva, para favorecer las relaciones humanas

en la vía pública. Se trata, por tanto, de fomentar la sensibilidad social ante un problema que nos atañe a todos y en el cual todos estamos obligados a colaborar como miembros activos de la sociedad. La Dirección General de Tráfico y el Ministerio de Educación y Ciencia disponen ya de una larga experiencia en el desarrollo de actuaciones orientadas a la mejora de la educación vial en la infancia, la adolescencia y la juventud, especialmente desde los acuerdos que se suscribieron entre los ministerios de Interior y de Educación y Ciencia para la implantación de la educación vial en España. Como ejemplos de esta cooperación, tanto a nivel provincial como a nivel central, se puede hablar del asesoramiento de las direcciones provinciales de Tráfico a los centros educativos, las prácticas promovidas y realizadas en circuitos móviles y fijos de tráfico, la organización de cursos de educación vial con la aportación de materiales específicos o los contactos efectuados a nivel institucional para configurar un programa rico en actuaciones conjuntas que, no obstante, podría beneficiarse en el futuro de un carácter más sistemático. La colaboración ya mencionada entre el Ministerio de Educación y Ciencia y la Dirección General de Tráfico se ha visto enormemente reforzada desde la creación en el año 1990 del Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial y en el año 1997 de la Comisión Interministerial de Seguridad vial.

El Ministerio de Educación y Ciencia está representado en el citado Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial por la Dirección General de Educación, Formación Profesional e Innovación Educativa. El ministerio participa en este foro de debate desde su creación en el año 1990 y, en consecuencia, participa también en todas aquellas iniciativas en las que puede aportar experiencia o capacidad de gestión. Así, por ejemplo, ha formado parte de diversos grupos de trabajo en el seno del Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial. Actualmente es el Centro de Investigación y Documentación Educativa, más conocido por sus siglas CIDE, la unidad del ministerio responsable del seguimiento y control de las actuaciones en materia de seguridad vial que se desprenden del desarrollo de los planes nacionales de seguridad vial. Esta unidad forma parte del Grupo 14, que trabaja sobre programación de seguridad vial y que ha venido elaborando el borrador anual del plan nacional, que finalmente se aprueba por la comisión interministerial, del Grupo 45, que trabaja sobre la coordinación de la investigación en materia de seguridad vial y también el recientemente creado Grupo 50, sobre formación vial. En este mismo año ha colaborado también en la elaboración del Plan de Acciones Estratégicas Claves 2005-2008, liderado por la Dirección General de Tráfico, que ya ha sido informado por el Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial y que está pendiente de su aprobación por la comisión interministerial. Como saben, el objetivo general de dicho plan es la reducción en un 40 por ciento del número de personas fallecidas en accidentes de trá-

fico para el periodo 2004-2008. Este ministerio contribuirá a la consecución de ese objetivo a través del desarrollo de las acciones que el plan recoge en el área de educación y formación vial y a través de los órganos y mecanismos de gestión definidos en el mismo para su seguimiento y control.

En consecuencia, el Ministerio de Educación y Ciencia se ha planteado los siguientes objetivos: reforzar la educación vial, especialmente en lo que se refiere al desarrollo de valores y actitudes; ofrecer al profesorado materiales didácticos que apoyen el trabajo en el aula y que aporten orientaciones claras sobre la utilización de estos recursos; elaborar y difundir materiales de educación vial de interés para el alumnado encaminados al fomento y desarrollo de hábitos y actitudes que mejoren su seguridad como peatón y faciliten la percepción de los riesgos de la circulación; apoyar la formación del alumnado desarrollando la capacidad crítica frente a la sociedad de consumo y el tratamiento de los medios de comunicación sobre la información vial, y contribuir a la toma de conciencia del alumnado sobre la necesidad de una educación para todos los ciudadanos como peatones que les permita desarrollar libremente sus actividades en el entorno humano. Para alcanzar estos objetivos, que son los que orientan la actuación del ministerio, se están desarrollando diversas actuaciones que voy a mencionar, siquiera sea brevemente. En el ámbito de gestión del Ministerio de Educación y Ciencia, las direcciones provinciales de Educación y las jefaturas centrales de Tráfico de las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla vienen colaborando en esta materia de forma constante y fluida para facilitar la consecución de los objetivos establecidos en la Logse y en la LOCE en lo que se refiere al desarrollo de la educación en valores. Los centros educativos de ambas ciudades autónomas vienen desarrollando acciones que favorecen la información y la formación tanto del profesorado como del alumnado, entre las que podemos citar la programación de representaciones teatrales que tienen esta temática, asesoramiento a los profesores por parte de los centros de profesores y recursos y distribución de materiales didácticos.

En el ámbito estatal, y en lo que se refiere a los niveles de educación infantil, primaria y secundaria, son varias las acciones que se han desarrollado o se están desarrollando. En primer lugar —lo que guarda estrecha relación con el texto concreto de la comparecencia—, la potenciación de la seguridad vial en el currículo. Somos conscientes de que la escuela es un espacio educativo crucial para transmitir a niños y niñas hábitos y valores que contribuyan a desarrollar en ellos una conciencia cívica y ciudadana que les acompañe en todas las experiencias de su vida. Es un espacio crucial porque toda la población pasa por la escuela y porque en ella se encuentra en el momento en que normalmente empiezan a tomar las primeras decisiones independientes, a practicar sus primeras elecciones y a acumular los aprendizajes necesarios para llegar a ser un adulto autónomo en

todos los aspectos. Como señalaba con anterioridad, la educación vial, durante las dos últimas décadas, ha sido confiada al proyecto educativo del centro y al conjunto de las materias, dado su carácter transversal. Dicho carácter es indiscutible, puesto que desde cualquier materia o área deben proponerse actividades que resalten los valores señalados. En el proyecto de Ley Orgánica de Educación, todavía pendiente de aprobación por las Cortes, la educación en valores, entre los que se encuentran los relativos a la educación vial, se ve reforzada, ya que, además de desarrollarse de una manera transversal, se contempla una nueva área denominada educación para la ciudadanía. De esta manera se abre un nuevo espacio en el horario escolar para trabajar los valores y actitudes, muchos de los cuales están relacionados con la educación vial. Es aquí, en esta doble dimensión transversal y disciplinar, donde deberá encajarse la formación en educación vial. Tan pronto como la Ley Orgánica de Educación sea aprobada por las Cortes comenzaremos el trabajo de desarrollo del currículo donde se integrarán estas enseñanzas, sin duda basándonos para ello en la rica experiencia adquirida durante las últimas décadas.

Una segunda línea de actuación en el ámbito estatal consiste en la elaboración, edición y distribución de materiales. Un amplio sector docente viene demandando desde hace tiempo materiales didácticos para ser utilizados indistintamente como ampliación o con especial incidencia en determinados aspectos relacionados con la seguridad vial. Por ello, el Centro de Investigación y Documentación Educativa, que antes mencioné, trabaja en esta línea y ha publicado últimamente los siguientes materiales: *La educación vial a través de la literatura*, que dejaré aquí por si ustedes quieren verlo, con el objetivo de brindar al profesorado y al alumnado de enseñanza secundaria unos recursos atractivos y ágiles para abordar una realidad tan cercana como la utilización de vehículos de motor, los problemas del tráfico y sus consecuencias, y enfrentarse a ellos con un sentido solidario y cívico. *La educación vial a través de la literatura* parte de una minuciosa selección de 20 textos literarios breves, muy cercanos a la realidad cotidiana de la juventud, y ofrece para cada una de las tres áreas temáticas que comprenden, lengua castellana y literatura, educación vial y educación moral y cívica, orientaciones para el alumnado y para el profesorado, así como actividades individuales y de grupo que favorezcan el diálogo y el intercambio de opiniones. De este modo se pretende crear opiniones y conductas adecuadas que fomenten el respeto y la colaboración ciudadana, tan necesarios en la vida cotidiana y en la educación vial.

También el CIDE, con la Dirección General de Salud Pública del Ministerio de Sanidad y Consumo, ha publicado el *Cuaderno didáctico sobre educación vial y salud*, del que también les dejo aquí un ejemplar. La finalidad de este cuaderno didáctico consiste en educar e informar al alumnado sobre la importancia de la seguridad vial y su repercusión en la salud y la toma de conciencia sobre la utilidad de manifestar comportamientos solidarios en

la vida diaria, teniendo presente que una de las actuaciones más rutinarias son los momentos en que es preciso desplazarse de un lugar a otro. Los objetivos educativos de este cuaderno serían, por tanto, desarrollar la capacidad de interpretar la información educativa relativa a la educación vial, asumir responsabilidades propias en relación con la seguridad vial y reconocer la contribución de la educación vial en los alumnos, como ciudadanos miembros de una sociedad en continua evaluación. En este cuaderno se aborda la problemática de los accidentes de tráfico y sus consecuencias como problemas de salud; se analizan los principales factores de riesgo que están incidiendo en la accidentalidad entre los más jóvenes, especialmente la relación con el consumo de alcohol, drogas y conducción; se destaca asimismo la importancia de una adecuada utilización de los dispositivos de seguridad y de cómo se debe actuar ante un accidente de tráfico, y finalmente se completa con dos aspectos de especial relevancia respecto al tráfico: su relación el medio ambiente y la importancia de la movilidad sostenible.

Una tercera línea de actuación tiene que ver con el análisis de materiales didácticos. Es difícil negar la gran repercusión que suelen poseer los recursos y materiales didácticos en la implantación de cualquier innovación. Por eso es preciso conocer qué tratamiento se da a la educación vial en los materiales curriculares, por la especial incidencia que tiene en la metodología de enseñanza-aprendizaje, lo cual ha llevado al ministerio a realizar un análisis de contenidos referidos a la educación vial en los libros de texto y en otros materiales curriculares de la educación primaria. Dicha investigación se centra en las áreas que están más vinculadas con la educación vial, esto es, conocimiento del medio natural, social y cultural, matemáticas y educación física, y aborda los siguientes aspectos: presencia de la educación vial en los materiales curriculares y presentación y tratamiento de los contenidos de educación vial.

La cuarta línea de actuación se refiere a la formación del profesorado. Aunque la formación continua del profesorado es un asunto transferido a las comunidades autónomas, este ministerio viene subvencionando, a través del Instituto Superior de Formación del Profesorado, becas completas para el curso de posgrado de la UNED, *Educación vial para profesores*, para potenciar la formación del profesorado en materia de seguridad vial. **(El señor vicepresidente, Jiménez Pérez, ocupa la Presidencia.)**

Por otra parte, estando próxima la revisión de los planes de estudios para la formación inicial de maestros y profesores de educación secundaria, tenemos previsto que dentro de lo que se refiere a la educación en valores, la educación para la ciudadanía y el tratamiento transversal de determinadas áreas, se incluya la referencia a la educación vial en los planes de formación inicial del profesorado.

Una quinta línea se refiere a la investigación educativa. El Ministerio de Educación y Ciencia, el Instituto

Mapfre de Seguridad Vial y la Asociación Española de la Carretera suscribieron en julio de 2004 un convenio marco de colaboración, del cual les dejó también un ejemplar, para la realización de actividades de formación, información e investigación en materia de seguridad vial. Actualmente se está desarrollando su primer anexo, en el que se pone de manifiesto que la primera línea de trabajo que se va a llevar a cabo se debe centrar en la determinación de las variables psicológicas predictoras de conductas de riesgo en la conducción de motocicletas y ciclomotores en jóvenes. El estudio se está realizando en unos 3.000 jóvenes conductores de motos o ciclomotores con edades comprendidas entre 13 y 19 años, de 141 institutos de enseñanza secundaria de todas las comunidades autónomas. Está previsto finalizar este estudio en enero de 2006, y será entonces cuando tengamos las primeras conclusiones que permitirán establecer actuaciones preventivas para posibilitar la actuación educativa previa a la obtención de licencia o del permiso de conducir.

Aunque la comparecencia se centra fundamentalmente en las etapas obligatorias, no quiero dejar de destacar, siquiera sea someramente, algunas acciones que se están desarrollando en el ámbito de la educación para personas adultas y en el ámbito de la formación profesional con el propósito de promover el acceso a la mejora de su cualificación profesional trabajar con metodologías adaptadas a las características y necesidades de estos colectivos y facilitar herramientas que contemplen las nuevas tecnologías y el autoaprendizaje en el campo de la educación vial. Así, se ha publicado un CD de educación vial y permiso de conducción, con el título *Me llevas*, del cual les dejó también un ejemplar, que es un material didáctico que responde a la necesidad de formar en cuestiones relativas a la educación vial y de apoyar en la preparación de las pruebas teóricas para la obtención del permiso de conducir a quienes presentan más dificultades para ello, o sea, la población inmigrante, residente en el estado español. La finalidad de estos materiales es la de servir como apoyo complementario a las clases recibidas en las autoescuelas para comprender el vocabulario básico, ya que si dichas personas no están alfabetizadas, van a necesitar adquirir unas técnicas básicas de lectoescritura que les permitan la lectura de las señales e indicaciones de tráfico. Este CD se ha elaborado con la colaboración de la Jefatura Provincial de Tráfico de Zaragoza y está validado por la Dirección General de Tráfico respecto a su ajuste a la normativa vigente en su área de competencia.

Por otra parte, el Ministerio de Educación y Ciencia participa en un proyecto europeo del programa Grundtvig 1, dentro del Programa Sócrates llamado Rosae (Road Safety in Adult Education, seguridad vial en la educación de personas adultas), que pretende contribuir a una mejora en la seguridad vial en Europa, para lo que experimentarán una serie de estrategias acordadas entre los socios, que son: Grecia, Alemania, República Checa, Reino Unido, Suecia y Finlandia, además de España. Se

experimentarán los cursos presenciales y de educación a distancia, realidad de educación en línea, para personas adultas, para educadores y adultos y para profesores de auto-escuelas, que se desarrollarán entre los años 2005 y 2007, con un conjunto de productos diseñados para este fin que incluye currículo, módulos, guías y unidades de autoaprendizaje.

La última línea de trabajo que quiero mencionar también brevemente se refiere a la definición, elaboración y mantenimiento actualizado del Catálogo Nacional de Cualificaciones Profesionales, que se encuentra en este momento en la fase de elaboración. Para la elaboración de las cualificaciones se ha constituido un grupo de trabajo para cada familia profesional, por el que expertos tecnológicos y formativos tienen la finalidad de identificar tanto las competencias profesionales como la formación asociada. En este contexto, en el grupo de trabajo correspondiente a la familia profesional de transporte y mantenimiento de vehículos se ha conformado un subgrupo para elaborar las cualificaciones relativas a los conductores de vehículos terrestres por carretera, tanto de mercancías como de viajeros. En las diversas reuniones mantenidas en este subgrupo se ha venido trabajando fundamentalmente en la configuración de competencias y en la determinación de la formación asociada, transfiriendo los contenidos de la directiva de la Unión Europea relativa a la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera. En este sentido, se está trabajando en la actualidad las cualificaciones de conducción de vehículos de mercancías por carretera y conducción de vehículos de viajeros por carretera. En la familia profesional de Servicios socioculturales y a la comunidad se ha detectado la cualificación profesional vinculada a la formación en autoescuela, con competencias profesionales relacionadas con la docencia teórico-práctica, y a la dirección y gestión de autoescuelas de nivel 3, sobre la que está previsto trabajar en el presente curso académico. Evidentemente, el papel de la escuela en este campo no puede ser exclusivo, sino que la educación vial en la escuela debe integrarse en una cadena en la que también estarían las autoridades, los fabricantes de vehículos, los organismos competentes, los medios de comunicación, la educación en las familias, etcétera. Entre todos debemos, por tanto, compartir la responsabilidad de alcanzar la máxima seguridad vial.

En síntesis y para concluir, los jóvenes, respecto a la educación vial, han de ser algo más que simples receptores de mensajes publicitarios que les incitan a la utilización compulsiva de vehículos, acompañados muchas veces de otros modelos que entrañan conductas de riesgo en la conducción, aunque también a veces se les recomienda prudencia. Es preciso llamar su atención y formar sus conciencias, sus comportamientos y sus actitudes, para que asuman sus responsabilidades basadas, como no podía ser de otro modo, en el profundo respeto a la vida humana y a los demás. Para conseguirlo, el

Ministerio de Educación y Ciencia, desde hace muchos años y a través de sucesivos gobiernos, ha venido desarrollando una política general, coherente y rigurosa que debe mantenerse e incluso debe y puede ampliarse. Por eso, además de continuar impulsando estas medidas concretas de las que les he hablado para potenciar la educación vial, este ministerio está abierto a cuantas sugerencias e iniciativas puedan proporcionar organismos, instituciones y entidades competentes en este tema.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jiménez Pérez): Muchas gracias; señor Tiana, por sus palabras y por los documentos que deja usted en la mesa. Damos paso a la intervención de los grupos. En primer lugar tiene la palabra, por el grupo solicitante de la comparecencia, el Grupo Catalán (Convergència i Unió), el señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Agradezco al señor Tiana su comparecencia y el contenido de la información que ha aportado a esta Comisión. Para Convergència i Unió, señor Tiana, es especialmente útil el momento en que se produce esta comparecencia, en pleno debate sobre el proyecto de Ley Orgánica de Educación, y por tanto en un momento en el que aún tenemos la oportunidad en estas Cortes Generales de introducir enmiendas para trasladar al texto normativo de la ley orgánica algunos de los aspectos ha destacado en su comparecencia. Creo que la mayoría de grupos de esta Cámara van a coincidir plenamente con el contenido de su exposición, con el carácter transversal que tiene la seguridad vial y por tanto también la educación vial. Pero los grupos parlamentarios debemos, desde esta Comisión, lanzar una voz de alerta serena y objetiva. Tenemos las cifras que edita anualmente el Ministerio del Interior a través del Observatorio, unas magníficas cifras elaboradas con rigor. Son magníficas porque están bien hechas, pero no son satisfactorias en cuanto a su contenido. En cuanto a accidentes de tráfico entre los jóvenes, y su primera causa de mortalidad, todos los años vemos de qué manera se produce el fenómeno de que el porcentaje de personas jóvenes que mueren en las carreteras es mucho mayor que lo que representa ese segmento de edad dentro de la población en su conjunto. Por tanto, lanzamos una alerta para dar un mensaje a esos jóvenes. La primera causa de mortalidad para ellos es un accidente de tráfico. Por tanto, les va la vida. El señor Tiana ha hecho una excelente exposición histórica sobre cómo en los años sesenta se daba conocimiento de las señales de tráfico en los centros educativos. No se trata, desde la óptica de nuestro grupo parlamentario, de enseñar en los centros educativos señales de tráfico, se trata de transmitir actitudes correctas hacia lo que es una conducción responsable. Ese es el gran reto que tenemos; transmitir actitudes en el momento en que los jóvenes están formando también su forma de ser en un futuro. Por tanto, es muy importante que se introduzca el contenido de educación vial en el currículo escolar, y de ahí

que yo quería trasladarle, señor Tiana, que nuestro grupo parlamentario, en la Comisión de Educación, ha presentado un conjunto de enmiendas con ese objetivo, con el de que no quede la educación vial en el buen propósito de un gobierno a través de los decretos posteriores sino que seamos capaces de trasladarla en la propia ley como uno de los objetivos que debe perseguir el sistema educativo e incluso en esa nueva asignatura de educación para la ciudadanía. Nos costa, porque lo acaba de manifestar usted y queda plasmado en el «Diario de Sesiones», la voluntad del Gobierno, que compartimos, de que en el decreto figure claramente en el currículo de esa asignatura el contenido de educación vial. Bienvenido sea ese propósito, lo compartimos plenamente, pero nos gustaría que quedara también plasmado en la ley. Aunque en materia de educación, ésta no ha sido la tónica, esperamos que lleguemos a consolidar un sistema normativo estable, porque nos lo agradecería el conjunto de la ciudadanía. Cuando tengamos ese sistema estable, le gustaría a nuestro grupo parlamentario que figurara en la asignatura de educación para la ciudadanía concretamente la necesidad de dar contenidos de educación vial, ya que no es un tema menor porque es la primera causa de mortalidad de los jóvenes y debe ser, por tanto, una de las causas de mayor preocupación. Hay que frenar el continuo goteo de accidentes que son la primera causa de mortalidad de jóvenes menores de 29 años en España, los accidentes de tráfico, el número de heridos por culpa de accidentes de tráfico. Si se visita el Instituto Guttman en Barcelona o el Centro de Paraplégicos de Toledo se verá que son lamentables las consecuencias de los accidentes de tráfico entre la juventud, entre los estudiantes. Por tanto, no consideremos esto como un tema menor. Se lo pide nuestro grupo parlamentario.

Hemos presentado una serie de enmiendas y me quiero centrar, señor Tiana, para no alargar la intervención, en dos de ellas. Una, parece ser que ayer fue aprobada en la Comisión, si se confirma el dato que la portavoz de nuestro grupo en la Comisión de Educación, Mercé Pigem, me trasladó ayer mismo para informarme de que la enmienda 1259 había sido aprobada. Es una enmienda que persigue que entre los objetivos a desarrollar con los alumnos del bachillerato y las capacidades que se deben potenciar figuraría en la ley la de afianzar actitudes de respeto y prevención en el ámbito de la seguridad vial. Nos parece bien el contenido de esta enmienda, no sé si habrá sido objeto o no de una redacción transaccional. Nos parece bien que figure en el bachillerato, pero no nos parece suficiente. Entendemos que aún quedan el trámite del Pleno y el del Senado, y pido la máxima complicidad de los grupos parlamentarios para ver si somos capaces de encontrar una vía transaccional a través de la enmienda 1247 en el sentido de que al hablar de educación para la ciudadanía, que ya es una materia obligatoria, expresamente figure que deberán también constar en esa materia módulos expresos de seguridad vial. Es una petición que le realiza nuestro grupo parlamentario al Gobierno, y que no va

contra nadie. Entendemos que sería positivo para afianzar el propósito que el propio Gobierno ha expuesto hoy en esta comparecencia y que compartimos, pero si lo compartimos, y espero también que lo compartan el resto de grupos parlamentarios, bueno sería dar un paso más, y por ello le pido expresamente, señor Tiana, que busquemos a través de las enmiendas que aún siguen vivas para el trámite de Pleno y, en su caso, para el del Senado, una mayor apuesta por la educación vial en la nueva ley.

Termino ya. Ha hecho referencia a distintos materiales didácticos, lo hizo también la ministra de Sanidad en su comparecencia ante esta Comisión, y usted se ha referido a un material del que yo también dispongo de un ejemplar, el *Cuaderno didáctico sobre educación vial y salud*, y con ese ejemplar, elaborado por el Ministerio de Sanidad y por el Ministerio de Educación y Ciencia, entendemos que vamos por la línea correcta. Es un buen material, y yo en la medida en que lo edita también el Ministerio de Educación, le doy la enhorabuena por el mismo y, por tanto, queda el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) a su plena disposición para negociar, incluso si es posible en el trámite de Pleno, esas posteriores enmiendas, y le agradecemos una vez más su comparecencia.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jiménez Pérez): Tiene la palabra por el Grupo Parlamentario Popular, el señor Souvirón. (El señor presidente ocupa la Presidencia.)

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: Doy la bienvenida al señor secretario general en nombre del Grupo Popular. Señor secretario general, las cifras son contundentes, conviene recordarlas y ponerlas en el frontispicio de la intervención, porque yo creo que muestran claramente que desde la responsabilidad del Gobierno es importante pasar de las musas a las cosas y de las palabras a los hechos. En relación con la Unión Europea, la antigua Europa de los Quince, España se sitúa en el grupo de países con peores cifras de siniestralidad vial. Una persona muere en España por cada 18 accidentes de tráfico ocurridos, mientras que en Europa se produce una víctima mortal por cada 31 accidentes. España es el quinto país con más fallecidos por cada 100.000 habitantes, estando 2.1 puntos por encima de la media europea; se producen 28 muertes por cada 1.000 millones de kilómetros recorridos, el doble que la media europea; y el 3.5 por ciento de las personas que sufren un accidente de tráfico mueren como consecuencia del mismo, lo que nos supone que estemos 1.3 puntos por encima de la media europea. Por tanto, sobran las palabras y queda meridianamente clara la necesidad de desarrollar una política sistémica de seguridad vial para que al menos nos acerquemos a las cifras que registran los países de nuestro ámbito cultural. Si además las estadísticas nos dicen que en un notable porcentaje de los accidentes con víctimas está presente el error humano, el fallo, por tanto

el factor humano, y que se evidencia una falta de auténtica conciencia sobre los peligros del tráfico, habremos de concluir que en la política integral de seguridad vial que reclamamos la educación vial debe tener un papel relevante; una educación que sea capaz de transmitir a los ciudadanos en su periodo de formación valores en seguridad vial que vayan más allá del mero conocimiento de las normas y señales de circulación, que consiga crear la necesaria conciencia social sobre el drama que representan los accidentes de tráfico y sobre todo la certeza de que pueden ser evitados, y que logre trasladar a los ciudadanos las reglas básicas para su integración segura en el complejo sistema del tráfico, creando hábitos y actitudes positivas para la mejora de la convivencia, la calidad de vida y la seguridad; ya sea en la condición de peatón, de conductor o de ocupante del vehículo, que por todas ellas transcurre la vida del ciudadano.

La educación vial ha de ser, desde nuestro punto de vista, un proceso continuo que abarque todas las edades del hombre, si bien ha de fundamentarse durante las edades más tempranas, y no solo porque entre los años 1998 y 2004 en España 2.618 jóvenes menores de 17 años perdieran la vida, 21.211 resultaran heridos graves y 88.865 heridos leves —que como comprenderán sería más que suficiente— sino también porque en esas edades se establece lo que el profesor Rof Carvallo llamaba la urdimbre de la personalidad. Es decir, se establecen las bases de la personalidad y de las respuestas futuras del ciudadano ante los distintos hechos que la vida le plantea. La educación vial ha de considerarse, desde luego, una tarea de todos, de la familia, de los medios de comunicación, de las administraciones, pero especialmente entre ellas creemos que de la Administración educativa y de los centros de enseñanza. La actividad educativa debe afrontarse desde una perspectiva de educación en valores y realizarse de una manera integral para conseguir el fin de elevar el grado de concienciación y responsabilidad ciudadana sobre la movilidad, especialmente entre los jóvenes. Se correspondería desde nuestro punto de vista con el principio referido a la necesidad de transmitir valores que favorezcan la responsabilidad social, que entre otros inspiró la LOCE, la Ley Orgánica de Calidad de la Enseñanza, que ustedes se han encargado de impedir que se aplique por tener el pecado original de haber sido propuesta por el Partido Popular.

Pero lo importante, señor secretario general, es lo que ustedes opinen, porque ya sabemos que en este tema de la educación lo que pueda opinar el Partido Popular, a pesar de su representación, a ustedes les importa poco y que por tanto nuestra posición en este tema es simplemente expresar lo que pensamos, pero lo importante es lo que opinen ustedes. Y de lo que usted nos ha traído aquí nos preocupan algunas cosas, básicamente dos. La primera es que al final el asunto de la educación vial se limite a unas cuantas lecciones en ese cajón de sastre que ustedes van a llamar educación para la ciudadanía, que se limite a estar ahí y que quede simplemente al

arbitrio de los profesores, según vaya el curso escolar y según sean las materias que se incluyan también en esa asignatura, su impartición o no. Sobre todo nos preocupa porque seguro que usted conoce los datos, como nosotros, de la encuesta que la Dirección General de Tráfico hizo entre los profesores. La opinión del profesorado yo creo que es evidente. Son sondeos de opinión que se hicieron en los años 1987 y 1988, cuando se publican los programas renovados para preescolar y EGB, y en los años 1991 y 1992, cuando se aprueba la LOGSE. Los datos nos dicen que el 73.32 por ciento de los profesores consideraban que quienes tienen que ocuparse de la educación vial de los niños son sus padres. Muy lejos les siguen los propios profesores, con el 10.85 por ciento; los funcionarios de la Dirección General de Tráfico, con el 9.49 por ciento; y la Policía Municipal, con el 3.85 por ciento. Por tanto, esta es la realidad, y si entre los propios educadores existe una clara discrepancia sobre quiénes ostentan la responsabilidad primera en materia de educación vial, difícilmente podrá garantizarse la presencia constante de esa disciplina en todas y cada una de las fases de formación del ciudadano.

Nos parece que lo que tiene que hacer el Ministerio de Educación es un plan integral que trate la educación vial, llevarlo a la letra e implicar a todos los miembros de la comunidad escolar.

Lo que pasa es que nos parece muy difícil con el modelo de ley que ustedes están planteando, en el que sigue desapareciendo la capacidad del director del centro para dirigir su propio centro, que se diluye de forma importante en el Consejo Escolar, sobre todo cuando sabemos que uno de los asuntos que tenemos que vencer es precisamente la falta de conciencia social sobre este tema. Si se trata de crear conciencia social, debe ser el Ministerio de Educación el que tome la iniciativa, pero si se traslada al Consejo Escolar seguirá siendo lo que en mis tiempos se llamaba una maría, dentro del total de la educación general. Por tanto, no avanzaremos nada, lo que estaremos haciendo en realidad es salir del paso como sea, que parece que es la filosofía última del Gobierno, y olvidarnos una vez más de la educación vial. Nosotros venimos diciendo permanentemente, y además algún grupo político más nos acompaña, que el asunto de la seguridad vial es un asunto de Estado, que debe ser coordinado suficientemente, que no puede ser desarrollado a través de hechos y medidas concretas en departamentos estancos. Por tanto, comprendemos la propia limitación del Ministerio de Educación, pero indiscutiblemente ustedes también tienen la responsabilidad en el tema que tratamos y deben imponer un criterio que lleve la seguridad vial hasta los centros escolares.

A nosotros se nos plantean algunas preguntas. ¿Quién va a impartir las materias relacionadas con la educación vial? ¿Los profesores, después del panorama que he expresado sobre la opinión de los propios profesores sobre quién debe impartir la seguridad vial? ¿Consideran ustedes que deben ser especialistas? En ese caso, ¿qué tipo de especialistas? ¿Cómo se van a incluir en el sis-

tema educativo? ¿Cómo van a convencer a los profesores, a la vista de lo que he dicho, de la importancia de la seguridad vial? ¿Tienen alguna estrategia destinada a definir los papeles de padres y educadores en la educación vial? Además de la formación teórica, ¿prevén algún tipo de formación práctica? ¿Tienen previstos programas y actividades de educación vial que se desarrollen en cada una de las etapas de desarrollo de la persona? ¿Será considerada la seguridad vial una enseñanza común en toda España? Teniendo en cuenta que las enseñanzas comunes no van a ir más allá que el 55 por ciento de las materias, ¿Qué espacio ocupará dentro de ellas la seguridad vial? Porque, claro, lo que nos preocupa no es solo qué espacio ocupará la seguridad vial, sino quién va a desocupar ese espacio porque, como usted bien dice, al final estamos hablando de una formación transversal y nosotros, desde luego, tenemos muy claro que en la base de una buena formación vial está una adecuada y necesaria formación humanística. Es decir, que si vamos a desalojar algunas horas de formación humanística para meter el tema de la seguridad vial, desde luego mal estamos haciendo. Nos tememos un proyecto en consonancia con la LOGSE. Usted se ha detenido mucho en explicarnos lo que la LOGSE tenía. La LOGSE nos llevó a los resultados del informe PISA y desde luego no ha solucionado el problema de la seguridad vial. Si esto se queda otra vez en lo mismo, y mucho nos lo tememos a la vista de los precedentes, poco estaremos haciendo. Por otra parte, disminuye la competencia del director en materia disciplinaria y con eso disminuye la autoridad y por tanto la autoridad de los profesores en las propias aulas. Ya sabemos que la desmotivación es uno de los elementos que caracterizan a los profesores en nuestro sistema de enseñanza, que va a seguir siendo, parece ser, el de la LOGSE, en consecuencia difícilmente podemos convencerlos de que la seguridad vial es importante y de que deben estar suficientemente motivados para llevarla a cabo.

En definitiva, nosotros, y esperamos su segunda intervención, lo único que sacamos en claro de todo esto es que la seguridad vial ocupará algunas lecciones dentro de esa asignatura, que ya digo que va a integrar todo lo que a ustedes se les vaya ocurriendo, y a nosotros —yo comprendo que es una expresión muy comprensiva, pero quiero subrayarla con trazo grueso y por eso la empleo— nos parece que al final, ustedes destinan la educación vial a esa especie de comecocos que ustedes inventan y que se llama Educación para la Ciudadanía.

El señor **PRESIDENTE**: Por parte del Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra su portavoz, el señor Mayoral.

El señor **MAYORAL CORTÉS**: Bienvenido, señor Tiana, y muchas gracias por las informaciones y las propuestas que acaba de dejarnos expuestas en su intervención.

Hemos podido comprobar una vez más esta mañana cómo el ambiente de crispación en el que vive habitualmente ahora el Partido Popular ha hecho presa incluso en personas tan pacíficas y de tan buen talante como el señor Souvirón lo cual demuestra cuál es el ambiente en el que unos y otros vivimos. Empezaba el señor Souvirón evocando aquella poesía de Lope de Vega, que decía: «Más de ciento, en horas 24, pasaron de las musas al teatro». Él decía: ya es hora, señor Tiana, de que las musas pasen al teatro. Pero, claro, uno tiene que evocar también tiempos muy recientemente pasados, donde ni había musas ni teatro, particularmente en lo que se refiere a la educación vial y, desde luego, a una política de seguridad vial que fuera capaz de contemplar los distintos elementos que hoy contempla el Gobierno de la nación para abordar precisamente un problema de inmensa magnitud como es éste. Un problema que se aborda desde la perspectiva del Ministerio del Interior, porque ahí está la Dirección General de Tráfico, desde la perspectiva de Fomento, porque está ahí la Dirección General de Carreteras y Transportes, desde la perspectiva en este caso también del Ministerio de Educación y obviamente también de las distintas comunidades autónomas competentes en la materia. Por lo tanto, podemos decir que ahora hay musas y teatro, cosa que en los ocho mal llamados años de gobierno del Partido Popular no existió. España evidentemente ha tenido las peores cifras de seguridad vial, pero han coincidido con el mandato del Partido Popular, porque las cifras son evidentemente claras y es difícil jugar con las estadísticas porque, aunque hay gobiernos muy hábiles en el manejo precisamente de esta cuestión, sin embargo la verdad termina imponiéndose. Lamentablemente para el señor Souvirón y el partido al que él pertenece, la LOCE sería una ley que trata de introducir una asignatura llamada maría. Ellos identifican todavía la educación cívica con la formación del espíritu nacional, que sí que era una maría. **(Risas.)** Pero aquí estamos hablando de un sistema académico, un conjunto de conocimientos integrados en planes de estudios, impartidos por profesores que son elegidos y designados mediante pruebas públicas y que además gozan, gracias al esfuerzo que hicimos en la etapa de transición, de la libertad de cátedra, que su partido no defendió precisamente cuando discutimos estas cuestiones o trató de reducir al mínimo. Profesores, profesionales a los que no se debe ofender diciéndoles que el Gobierno socialista de turno les va a montar un comecocos para hacerles aprender lecciones prácticamente de consigna. Señor Souvirón, eso está muy lejos de los espíritus libres e ilustrados, de nuestro concepto de la democracia, y quizá ustedes deberían ser en este sentido un poco más exigentes y demócratas y ver que de verdad esto que ustedes nos tratan de achacar es una auténtica patraña que trata fundamentalmente de generar instrumentos de oposición.

¿Quién va a impartir? El señor Tiana le va a contestar cumplidamente, por lo tanto yo no me voy a extender en cuestiones que a él le corresponden, pero me llama

mucho la atención que se hagan tantas preguntas, que si va a ser una maría, etcétera, y luego que quién va a impartir la educación vial, ¿serán profesores, especialistas, quién será? En definitiva, yo creo, señor Souvirón, que sería conveniente que se leyera un poquito más detenidamente la ley, no a partir de los prejuicios sino a partir de un juicio lo más ilustrado posible. Los profesores son los profesores de nuestro sistema educativo, los profesores de Geografía e Historia, de Ciencias Sociales, de Filosofía; todas personas dignas, bien preparadas y con capacidad. No se van a convertir en pequeños centros de formación de conductores, porque no creo que sea esa la función del sistema educativo, sino que se hará una traslación de principios fundamentales de convivencia, de principios esenciales, de valores, a una dimensión que desde luego yo sé que a usted le preocupa tanto como a mí.

Quiero de todas maneras, aparte de dedicarle estas matizaciones a mi buen amigo el señor Souvirón, hacer algunos comentarios sobre su intervención, señor Tiana. Después de oírle en su intervención, he visto que el bagaje, desde el punto de vista legislativo, didáctico, de elaboración de materiales que teníamos es muy superior al que imaginaba. Quiero decir que hay mucho trabajo hecho y además hay una tradición que arranca de un momento también interesante, que es cuando en el propio Código de Circulación se establece la obligatoriedad de la formación de la educación cívica en los centros escolares. Es una rica legislación que usted nos ha expuesto y que nos sirve como una primera aportación de lo que debe seguir haciéndose en la escuela; porque evidentemente estamos ante un problema social de primera magnitud, es en lo que algunos estiman que consiste la lucha contra la violencia vial. Consideremos que la violencia tiene muchas dimensiones en el mundo actual y una de las más preocupantes es la violencia vial; también existe la escolar desgraciadamente, que ha aparecido últimamente, en los últimos años ha ido creciendo mucho la violencia escolar en nuestro sistema educativo. Pero fundamentalmente quiero llamar la atención sobre esta dimensión de la conducta humana, respecto a la cual evidentemente se puede hacer mucho desde la escuela, desde el sistema educativo, a través de una estrategia global como es la que tiene el Gobierno en este momento, y que en lo que se refiere a la dimensión de formación y educación tiene dos elementos a mi juicio muy importantes.

En lo que se refiere a la formación del conductor, hemos introducido una dimensión de carácter extraordinario y profundamente pedagógico: el carné por puntos es un gran reto de orden pedagógico, sobre todo en lo que se refiere a los cursos para la recuperación y pedagógico también desde el punto de vista de la atribución de la responsabilidad, de la conducta y de los resultados de una conducta a los propios ciudadanos mediante la pérdida de puntos como consecuencia de infracciones a las normas de circulación que son en definitiva normas de convivencia, porque eso tampoco lo podemos olvidar,

las normas de Tráfico son en primer lugar normas de convivencia. Así que tendríamos, en primer lugar, esta aportación de la dimensión pedagógica que tiene el carné por puntos, que pasa de la dimensión puramente sancionadora a la dimensión de cambio de conducta, que es la esencia de este proyecto de ley, a la educación del ciudadano que ha propuesto el Gobierno y que nosotros y otros grupos compartimos evidentemente, que debe incorporarse a nuestro sistema educativo como traslación, señor Souvirón, del mandato que establece el artículo 27.2 de la Constitución. Ahí es donde SS.SS. debieran ver el origen de la educación para la ciudadanía y el deber que tienen los poderes públicos de introducir elementos de formación para prevenir conductas de los ciudadanos que atentan contra la convivencia, aparte de difundir y establecer valores comunes que permitan una conducta responsable por parte de todos los ciudadanos. Así que educación en valores, como decía el señor Tiana, orientada a jóvenes que en este momento, como decía el señor Jané y hemos tratado varias veces ya en esta Comisión, tienen una situación en la cual los riesgos son evidentemente superiores, entre otras cosas porque la propia edad de los jóvenes es una circunstancia en la cual las conductas de riesgo se asumen con mayor facilidad que en edades posteriores. Por eso es tan importante la acción del sistema educativo, porque es por donde pasan todos los jóvenes, todos los que van a ser luego conductores de vehículos, que lo van a ser en su inmensa mayoría, pasan por el sistema educativo y si éste es capaz de aportarles algo, habremos introducido un factor fundamental para una estrategia de fondo en la lucha contra la siniestralidad.

Pocos comentarios más le voy a hacer, señor Tiana, sino manifestarle la profunda satisfacción del Grupo Parlamentario Socialista acerca de lo que usted nos ha dicho aquí esta mañana. Se trata, en lo que se refiere a educación vial en el ámbito de la educación para la ciudadanía, de añadir a la dimensión transversal que indudablemente debe tener otra dimensión de concreción curricular, que permita el afianzamiento del conocimiento, la concreción y la evaluación, de tal manera que seamos capaces de transmitir un corpus concreto de conocimiento en este ámbito a los jóvenes y al mismo tiempo saber cuál es la evolución, el grado de adquisición de estos conocimientos y la madurez que en ellos alcanzan, porque si hacemos eso estaremos estableciendo un factor de lucha contra la siniestralidad importante y estaremos por lo tanto estableciendo condiciones para salvar vidas y para evitar que otras personas, aunque no la pierdan, queden sin embargo en silla de ruedas, como evocaba antes el señor Jané refiriéndose al Centro de Paraplégicos de Toledo. En este sentido, señor Tiana, valoro en nombre del grupo extraordinaria y positivamente todo lo que nos ha aportado aquí esta mañana y sepa que el Grupo Parlamentario Socialista está detrás del Gobierno de una manera firme en este tema y esperando que esta política que usted ha señalado no solamente se desarrolle sino que se amplíe, porque el país

necesita estos instrumentos para atajar quizá el problema de violencia más extenso y grave que tenemos: 5.000 personas pierden la vida aproximadamente en nuestras carreteras, de las cuales la proporción de jóvenes es altísima. Si consiguiéramos con la contribución de la educación ese 40 por ciento de reducción lo alcanzaríamos en el año 2010, creo que el sistema educativo ya justificaría, a mi juicio, en una parte extraordinaria todo el esfuerzo que está significando esta reforma que en este momento se debate en el Congreso.

El señor **PRESIDENTE**: Agradeciendo a los grupos su intervención, damos la palabra al señor Tiana para que dé respuesta a los mismos.

El señor **SECRETARIO GENERAL DE EDUCACIÓN** (Tiana Ferrer): Quiero agradecer a los diputados que han hablado en nombre de los tres grupos parlamentarios su intervención. Desde el Ministerio de Educación y Ciencia les podemos asegurar que compartimos esa preocupación con lo que las cifras reflejan. El diputado Souvirón hablaba de cifras contundentes, el diputado Jané hablaba de una voz de alerta, el diputado Mayoral decía que esas cifras nos deben hacer reflexionar. Para nosotros, desde luego, es así. No queremos entrar, creemos que en un año de gobierno no podemos ser responsables desde un problema que es histórico en España y, por tanto, creo que hay que situar el debate en un ámbito realista, pasando, como decía el diputado Souvirón, de las musas al teatro y centrarnos en cuáles son realmente los planteamientos y las respuestas que debemos dar a esta situación.

Yo querría señalar, lo he dicho en mi intervención pero quiero señalarlo, que nosotros en el proyecto de Ley Orgánica de Educación introducimos un cambio en relación a las épocas anteriores. Reprocha el diputado Souvirón que prácticamente se está dejando como una maría, unas lecciones en un cajón de sastre, el problema que la LOGSE generó... Siento, diputado Souvirón, que no estuviera usted en el Ministerio de Educación y Ciencia en época anterior, porque la LOCE reproducía lo que la LOGSE dijo sobre esta materia, no fue más allá e hizo exactamente lo mismo. Más allá que lo que el Partido Socialista hizo en los años noventa y lo que el Partido Popular hizo en los años 2000, hemos reflexionado sobre este asunto tan importante como es el de la educación en valores.

Mire, la LOGSE en el año 1990 estableció —y por eso lo he señalado, porque representó un cambio en lo que era la política en relación con la educación vial— que no era una materia como tal pero que estaba introducida de otro modo y lo planteó como materia transversal; cuestión que el Gobierno del Partido Popular asumió completamente porque la LOCE tenía exactamente el mismo planteamiento que la LOGSE, ahí no había diferencias. Precisamente lo que hemos hecho es reflexionar es sobre qué es lo que está faltando en el sistema educativo para que la educación en valores, que está planteada, y yo creo que correctamente, inicialmente

como algo transversal, nos esté dejando cierta insatisfacción en los logros que se obtienen. Hemos intentado proponer una solución que va en la línea de lo que otros países intentan, sabiendo que este es un problema de largo alcance, que es un problema de calado y que obviamente debemos colaborar todos en su solución. Lo que hemos planteado es que precisamente hay que reforzar la formación en valores comunes, que son los que están detrás de algunas de las actitudes que conducen a la siniestralidad en educación vial, y en otros campos porque éste no es el único, y que eso hay que reforzarlo en el ámbito escolar, no solo dándole una presencia transversal, que obviamente la debe de tener, sino dándole una presencia disciplinar, de tal manera que se compagine una cosa con la otra. Se puede calificar esa pretensión de establecer una materia de este tipo como se quiera. La inmensa mayoría de los países de la Unión Europea la tienen y no se llama de ese modo despectivo, sino del modo más noble que nosotros proponemos en la ley o similar. Por tanto, creemos que no estamos haciendo nada disparatado, estamos haciendo algo que otros países llevan haciendo desde hace tiempo y como lo hacemos ahora, supongo que además lo podremos hacer mejor porque podremos aprender de los errores o de las insuficiencias que otros han tenido.

No nos equivoquemos, el problema de la educación vial tiene una componente técnica quizás, entiendo que en las edades obligatorias y descartando que la escuela deba enseñar la conducción, que obviamente no es su objetivo, creo que el grado de especialidad tampoco es tan elevado como para que un ciudadano adulto no pueda instruir a los más jóvenes; si los profesores a comienzos de los años noventa decían que debía ser en la familia, como padres de familia estarían capacitados para hacerlo con sus hijos y, por tanto, con sus alumnos. No hay tanta diferencia en eso, pero más allá de ese elemento algo más especializado, hay un componente que tiene que ver con una formación mucho más genérica en valores, en actitudes, como señalaba el diputado Jané cuando decía que no se trata de enseñar señales de tráfico, sino de transmitir actitudes que tienen que ver con la conducción responsable, ahí estamos totalmente de acuerdo, y que tienen que ver con la ciudadanía responsable en última instancia, con el papel de unos en relación con los otros, con el papel de uno en relación con lo común, con las conductas, decía el diputado Mayoral, de violencia vial, etcétera. Es una tarea que debemos afrontar seriamente. Creo que no nos equivocamos planteando la educación para la ciudadanía, pero desde luego lo que le puedo asegurar es que damos un paso más allá sobre una situación que generaba ciertas insatisfacciones, porque se sabe que en determinadas cosas se han conseguido avances positivos pero en otras nos queda por hacer. Lo que estamos es apostando por dar un paso más en una dirección que creemos que está bien orientada.

Algunas de las cuestiones que se han señalado en la comparecencia tenían que ver con aspectos muy diversos del sistema educativo en los cuales no se ha actuado

durante tiempo y nosotros tenemos pretensión de actuar. No pretendo con esto decir que vayamos a convertirnos en salvadores de nada, porque los que llevamos toda la vida trabajando en el campo educativo sabemos que es un campo en el que se construye paulatinamente y piedra a piedra, pero cuando usted hablaba, diputado Souvirón, de las insuficiencias del profesorado en su percepción, es verdad que eran encuestas de comienzos de los años noventa, yo no sé si han cambiado o no, pero esas insuficiencias tienen mucho que ver también con cuáles son los valores, actitudes y demás que impregnan la formación inicial del profesorado. Yo le he dicho que nosotros damos mucha importancia a la formación inicial del profesorado, aprovechando que hay que cambiar los títulos por la introducción del espacio europeo de educación superior, vamos a incluir este tipo de asuntos en la formación inicial del profesorado de educación primaria y de educación secundaria, cosa que lleva mucho tiempo sin hacerse. La formación del profesorado de educación secundaria básicamente sigue el modelo del año 1970. Yo creo que ya es hora de que lo cambiemos y que incorporemos algunos de estos elementos. Si a los profesores, en su formación inicial, no les transmitimos la importancia que tiene el desarrollo de estos valores en sus alumnos, difícilmente ellos podrán integrarlos en su práctica profesional. Por tanto, nosotros en eso estamos dispuestos a darle una importancia mayor.

Dejo de lado algunas cosas que ha dicho, que entiendo que se deben más a la tarea de oposición que tiene usted que hacer que a otras cosas, porque lo que dice de las competencias del director me parece que está desactualizado. Desde anoche en la Comisión me parece que se han cambiado algunas cosas en ese sentido. Cuando dice que si esos programas van a entrar en el 55/65, bueno, son los que el Partido Popular estableció, los mismos porcentajes que estableció el PSOE y que finalmente, en un proyecto de ley, espero que sea en la ley, queden fijados para que no haya duda, no es ni mínimo ni máximo, es lo que todos los gobiernos de este país vienen haciendo desde el año 1990, sean socialistas o populares. Por tanto, no creo que ahí encontremos el punto de discrepancia. Obviamente que estos contenidos de educación vial dentro del currículo van a formar parte de esas enseñanzas mínimas, por supuesto que lo van a hacer porque tienen que formar parte de ella.

Quiero finalizar agradeciendo al diputado Jané toda su preocupación e inquietudes y decirle que para nosotros es también motivo de preocupación, como decía al principio, y que estamos dispuestos a que todo esto se traduzca en realidades, que pasemos de las musas al teatro y que efectivamente se convierta en algo más que declaración de intenciones. Tomo buena nota, y estoy seguro que el Grupo Parlamentario Socialista también lo hace, de su propuesta en relación con la enmienda 1232, que es la que queda pendiente, porque entendemos que coincidimos con el objetivo y obviamente esto está en manos de ustedes, del Parlamento, pero entendemos que desde el Ministerio de Educación y Ciencia podemos

apoyar esa propuesta. Le quiero asegurar que para el desarrollo de la materia de educación para la ciudadanía contaremos con los distintos agentes sociales y por supuesto también con las comunidades autónomas, de todas maneras yo me comprometo a transmitirles la información cuando lo deseen sobre cómo se avanza en ese desarrollo, porque de verdad que este asunto, como usted decía, no es un tema menor, es un tema importante que debemos afrontar entre todos.

Termino haciendo referencia a alguna de las cosas que decía el diputado Mayoral. Es verdad que es un trabajo colectivo, es verdad que aspectos como el carné por puntos, que en principio parece algo muy alejado de la escuela, cumple también una función pedagógico-disuasoria en la ciudadanía. Es verdad que muchas de esas conductas de los niños tienen que ver con las conductas de sus padres y madres —más con las de sus padres— muchas veces en la circulación y, por tanto, yo creo que eso es algo que debe afrontarse de una manera global; pero el sistema educativo tiene una responsabilidad que es ineludible y más allá de que haya que actuar en otros campos, y el ministerio estará encantado de actuar en ellos, somos conscientes de lo que es nuestra responsabilidad. También lo somos de lo que es la responsabilidad de las comunidades autónomas y estamos seguros que participarán plenamente en esto, porque podemos hacer el mejor currículo que se nos pueda ocurrir desde el Gobierno que, si no se traduce en el currículo de las comunidades autónomas y en la vida cotidiana de los centros, eso se puede quedar en algo que no tenga efecto posterior y esa traducción del currículo en la vida cotidiana de los centros es competencia de las comunidades autónomas, que estoy seguro que colaborarán sin ninguna reserva en una tarea que sin duda es vital para el desarrollo de nuestra juventud y para el desarrollo en última instancia de nuestra sociedad.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre de la Comisión de Seguridad Vial le agradecemos su comparecencia hoy aquí. Vamos a suspender dos minutos la Comisión para despedir a don Alejandro Tiana. **(El señor vicepresidente, González Pérez, ocupa la Presidencia.)**

PROPOSICIONES NO DE LEY:

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A IMPULSAR UNA REVISIÓN INTEGRAL DE LA SEÑALIZACIÓN VIAL Y LA ADOPCIÓN DE MEDIDAS PREVENTIVAS DE SEGURIDAD ANTE LOS PUNTOS NEGROS. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN, CONVERGÈNCIA I UNIÓ. (Número de expediente 161/001087.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (González Pérez): Se reanuda la sesión con una alteración en el orden del día, por acuerdo de los portavoces, de manera que la proposición que en el orden del día figura en el punto 3.º

pasaría a debatirse en primer lugar; después pasaría a debatirse la proposición que viene en el orden del día con el número 2.º; y en último lugar, la última proposición no de ley que figura en el orden del día. Con lo cual, sin más dilación, empezamos con la proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a impulsar una revisión integral de la señalización vial y adopción de medidas preventivas de seguridad ante los puntos negros, del Grupo Parlamentario Catalán Convergència i Unió, para lo que tiene la palabra su portavoz, Jordi Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: El Grupo Parlamentario Catalán de Convergència i Unió presentó una proposición no de ley para instar al Gobierno a impulsar una revisión integral de la señalización vial y la adopción de medidas preventivas de seguridad ante los tramos de concentración de accidentes, los conocidos también como puntos negros.

Cuando el grupo presentó esta proposición no de ley teníamos muy presente lo que el propio estudio del Real Automóvil Club de Cataluña, RACC, y su fundación aportaron el pasado 22 de marzo, un estudio exhaustivo en el cual se incluye la 9ª encuesta sobre Movilidad y Seguridad Vial, en la que destaca la percepción de los conductores sobre las señales de tráfico, sobre la señalización en general, y una de las conclusiones, compartida por la mayoría de participantes en esa encuesta, es que existe un problema en el ámbito de la señalización. Se entiende que ésta no siempre cumple bien las necesidades informativas que el conductor precisa. Se entiende que debe efectuarse una revisión en el ámbito de la señalización. Ciertamente es que entre las respuestas había un aspecto como el de considerar inadecuados determinados límites de velocidad relacionados con la señalización, que es el tercer punto de la proposición no de ley; pero cierto es también que esta Comisión se ha propuesto estudiar a través de una serie de comparecencias la adecuación de esos límites de velocidad y, por tanto, mantener hoy el apartado 3.º de la proposición no de ley sería quizá adelantar una posible conclusión que nuestro grupo hoy entiende que no es adecuado adelantar y que debemos respetar el propio ritmo de los trabajos de esta Comisión y de las comparecencias ya previstas en este ámbito. Por tanto, nuestro grupo adelanta en este trámite, para evitar subsiguientes trámites al respecto, que aceptaríamos la enmienda propuesta por el Grupo Parlamentario Socialista de supresión del apartado 3.º. Pero sí que entendemos que siguen absolutamente de actualidad los dos apartados iniciales de la proposición no de ley.

El primero destaca el objetivo europeo de que en el año 2010 el conjunto de los países de la Unión Europea debemos reducir en un 50 por ciento la tasa de mortalidad en nuestras carreteras. Es un objetivo ambicioso, España está lejos de cumplirlo porque está por encima de la Unión Europea en número de accidentes. Por tanto, debemos claramente impulsar este objetivo y, para

hacerlo, nuestro grupo impulsa en esta proposición no de ley uno de los objetivos que entendemos que comparten la mayoría de grupos de esta Cámara: la necesidad de proseguir en las medidas de detección y supresión de los tramos de concentración de accidentes, los llamados puntos negros. Tuvimos ya ocasión en esta Comisión de tener la comparecencia del secretario de Estado de Infraestructuras que de manera clara aportó un balance de lo que se estaba haciendo en materia de puntos negros, de tramos de concentración de accidentes, pero entendemos que las cifras siguen demostrando que queda mucho por hacer y, por tanto, es necesario que esta Comisión impulse esa detección y supresión de esos tramos de concentración de accidentes.

Quiero aprovechar para recordar también un mandato de esta Comisión al Gobierno, que en la medida en que vamos a poner y estamos instalando controles de velocidad automatizados en nuestras carreteras, pedimos que se instalen donde hay tramos de concentración de accidentes, que se priorice en el sentido que aprobó esta Cámara. ¿Más controles de velocidad? Sí. ¿Controles automáticos de velocidad? Sí, pero con dos requisitos, como aprobó esta Comisión: uno, anunciándolos, porque no se trata de sancionar mucho sino de prevenir que llegue a efectuarse esa infracción, que se sobrepase el límite establecido, por tanto, anunciar el control; y dos, ubicando los controles donde hay más accidentes por su peligrosidad. Esa fue la proposición no de ley aprobada y ahora que estamos incidiendo una vez más en la detección y supresión de los tramos de concentración de accidentes, de los puntos negros, es buen momento para recordarlo.

Segundo aspecto, recubrimiento de las barreras agresivas IPN. También hubo unanimidad en esta Cámara en el sentido de pronunciarnos sobre el diseño de los guardarrailes, de qué manera ese diseño está sesgando la vida, lesionando gravemente y mutilando a conductores de motocicletas, ciclomotores y también de algunos ciclistas. Quiero recordar también que hay un mandato al Gobierno del año 2005, como año tope para realizar toda la planificación del cambio de esos guardarrailes. Quiero recordar que el 24 de noviembre del año 2004 se aprobaron las proposiciones no de ley, esta semana se ha cumplido un año desde su aprobación, y también anunciar que desde el Grupo Parlamentario Catalán de Convergència i Unió solicitaremos ante esta Comisión la comparecencia del director general de Carreteras, para que dé cumplimiento y balance de lo que se está haciendo, porque también es cierto que los afectados más directamente, las asociaciones de personas que conducen motocicletas, están trasladándonos una queja de un supuesto incumplimiento de ese mandato parlamentario. Por tanto, no se ha agotado aún el año 2005, quedan aún unos meses, pero bueno será desde esta Comisión controlar lo que se aprobó por unanimidad y buscar ese balance, y ya anuncio también que nuestro grupo ha solicitado la comparecencia del director general de Carreteras. Y otro de los objetivos en ese primer punto

es el mantenimiento constante del asfalto, que evidentemente es un aspecto que incide en muchos accidentes.

El segundo punto de la proposición no de ley lo que pide es precisamente aquello que la encuesta del RACC ponía en evidencia, que falla el sistema global de señalización. ¿Qué pedimos? Afrontar una revisión integral de la señalización vial con el fin de ajustarla a las necesidades informativas del usuario. La señalización está para informar, en muchas ocasiones en las carreteras españolas se incumple un principio básico que rige en otros países de la Unión Europea. Un claro ejemplo: en cuántas ocasiones antes de una intersección se anuncia una ciudad o un municipio al que se dirige el conductor y, de repente, en la siguiente intersección, esa ciudad que había sido anunciada con anterioridad ha desaparecido en el siguiente cruce. Con lo cual, el conductor que se dirige hacia esa dirección tiene la perplejidad de que de repente ha dejado de existir la referencia a una localidad o municipio que ya se había anunciado previamente. Esto incumple las normas de señalización. Estas obligan a que, una vez que se empieza a señalar un municipio, en todas las intersecciones posteriores debe seguir anunciándose, porque si el conductor ya confía en que a partir de ese momento ese destino está señalizado y de repente el mismo desaparece, queda en la desorientación y no olvidemos que ésta es accidente futuro. El conductor desorientado es un conductor distraído, un conductor que no presta atención a la conducción sino adonde va, y por tanto claramente tenemos que buscar un sistema de señalización que dé esa información que necesitan los conductores.

Quiero finalizar mi intervención con una voz de alerta hacia los navegadores. Ahora están de moda los navegadores, éstos parece ser que quieren suplir los déficits a veces de señalización; cuando uno quiere ir a un destino, coloca su destino en el navegador y éste ya le irá indicando a través de los mapas cuál es la ruta que debe seguir. Puede ser positivo, pero mi grupo tiene dudas sobre la incidencia final de esos navegadores en la seguridad vial. Lo decimos claramente en esta Comisión porque esto no va contra nadie, sino que es una reflexión que deberemos madurar más pero de la que quiero dejar constancia. Los navegadores pueden producir graves distracciones, si estás mirando el navegador, no estás mirando al peatón que a lo mejor está cruzando la calzada en ese momento por la que tú conduces; es difícil estar pendiente del navegador y estar con la atención necesaria al volante para comprobar tanto la señalización como la incidencia de un accidente, de un corte brusco, de un peatón que a lo mejor no cumple la norma debidamente y en ese momento cruza la vía; la atención se viene abajo cuando una persona está pendiente del navegador. El señor Mayoral fue ponente junto con el diputado que ahora les habla y compartimos ponencia en la pasada legislatura en la Ley de Seguridad Vial, cuando regulábamos el uso del móvil, y llegamos a la conclusión después de largas conclusiones que quizá el sistema previsto inicialmente de un solo auricular no era bueno

porque se caía éste y el conductor perdía la atención. Llegamos a la conclusión por consenso, el señor Mayoral y los otros ponentes que había en ese proyecto de ley la pasada legislatura, que lo mejor era un sistema de manos libres que iba ya integrado en el vehículo. Creo, señor Mayoral, que quizá alguno de los ponentes revisáramos hoy esa posición, por lo menos, la revisaría el portavoz que ahora les habla, en el sentido de que a pesar, como él destaca bien, del coste de instalar en el vehículo el sistema de manos libres, lo cierto es que la telefonía móvil está causando muchas distracciones pues a partir del minuto de la llamada, se ha comprobado por parte incluso de psicólogos, el conductor está ya más pendiente de lo que le están diciendo por el móvil que por la conducción que realiza, el despiste es mucho mayor y quizá deberemos también revisar este aspecto.

Por tanto, esta es la proposición no de ley que presenta *Convergència i Unió*, aceptamos la enmienda de supresión del punto 3.º, que plantea el Grupo Parlamentario Socialista por las razones ya expuestas, y esperamos poder tener la máxima unanimidad de la Cámara en los puntos 1.º y 2.º de la misma, porque esa mejora en los puntos negros y en la señalización entendemos que es compartida por todos.

El señor **VICEPRESIDENTE** (González Pérez): Esta proposición no de ley, como ya ha anunciado el propio señor Jané, tiene una enmienda del Grupo Parlamentario Socialista, para cuya defensa tiene la palabra el señor Elola. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)**

El señor **ELOLA RAMÓN**: Agradezco en principio la posición abierta del grupo de *Convergència i Unió* que acepta de salida la propuesta de supresión, que por otra parte es lógica y no porque el tema no sea de actualidad ni de importancia; el tema de las limitaciones de velocidad es de tanta importancia que desde esta Comisión hemos considerado interesante realizar un estudio en profundidad por parte de todos los grupos antes de tomar medidas al respecto o antes de hacer unas propuestas que luego puedan ser contrarrestadas con otras opiniones.

Quiero destacar la preocupación de mi grupo en general por la seguridad vial y, en ese sentido, los impulsos que desde esta Comisión se están dando en el camino que nos debe conducir a la mayor seguridad, a la menor accidentalidad, y aunque es largo, estamos avanzando positivamente en ese sentido. También resaltaré el trabajo que para conseguir los objetivos europeos de reducción de accidentalidad está haciendo el Ministerio de Fomento en ese aspecto. Ya desde junio de 2004, recién tomada posesión por los cargos del ministerio, se inicia con el plan de choque de actuaciones en conservación y seguridad vial, donde se fijan los mismos objetivos que los planteados por la Unión Europea. Es decir, desde el principio el Ministerio de Fomento se ha puesto a trabajar en el tema de la seguridad, en el tema de la reducción de la accidentalidad. El proyecto más

importante que tiene ahora mismo el Ministerio de Fomento, el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes, tiene entre especificado sus objetivos el contribuir a lograr los objetivos comunitarios de reducción de la siniestralidad. Es un plan ambicioso, es un proyecto a largo plazo, pero creo que será bastante positivo en este sentido.

Quiero resaltar cómo se están manejando los datos desde el propio ministerio, puesto que es éste el responsable de la red de carreteras del Estado a las que se refiere en esta proposición no de ley. En principio, tenemos dos tipos de datos. Por un lado, están los datos de puntos negros, que son aquellos elaborados por la Dirección General de Tráfico, en los que se producen tres o más accidentes en un año. Con ellos, se realiza todos los años un informe desde la propia Dirección General de Tráfico en el que se relacionan uno por uno los puntos negros, señalando el número de víctimas mortales, el número de siniestros, el tipo de accidentes, la denominación de la vía y el punto kilométrico, y cada jefatura provincial de Tráfico tiene que realizar un estudio de accidentalidad propio de cada punto, comprobando por un lado las características de la vía, el trazado y la señalización. Con ello, se realiza un diagnóstico que incluye la concreción de actuaciones para la adopción de medidas, y estas actuaciones son propuestas a los titulares de las diferentes vías, que en este caso, como hablamos de la red de carreteras del Estado, es el Ministerio de Fomento.

Por otro lado, el Ministerio de Fomento elabora otro estudio que incluye los tramos de concentración de accidentes, son dos conceptos distintos. Estos tramos son aquellos que tienen un riesgo de accidente superior a la media para tramos similares, o sea, ya estamos comparando tramos con características parecidas, y de ello podemos deducir que una mejora en la infraestructura puede producir una disminución de la siniestralidad. Además, para valorarlo mejor se toman los datos durante 5 años seguidos para evitar la variabilidad aleatoria y se miden los niveles de riesgo, que como en todos los estudios de prevención relacionan no solo el número de accidentes sino las consecuencias de los mismos y la exposición a ese riesgo, es decir, el volumen de tráfico. Por eso pediría al grupo de *Convergència i Unió* que se suprimiese la expresión puntos negros en el paréntesis que hay después del tramo de concentración de accidentes, porque no es lo mismo puntos negros que tramo de concentración de accidentes, o en todo caso que se pusiera una y: «tramo de concentración de accidentes y puntos negros», para evitar la confusión que se puede crear, puesto que estamos dando por hecho que dos conceptos son iguales cuando se refieren a temas diferentes en cierto modo.

La Dirección General de Tráfico realiza el informe, la Dirección General de Carreteras, que recibe ese informe de la Dirección General de Tráfico y además elabora su informe sobre los tramos de concentración de accidentes, elabora anualmente un estudio detallado de

cada uno de los puntos, donde se incluye la proposición de actuaciones distintas que pueden conducir a la mejora de la seguridad en cada uno de estos puntos negros y tramos de concentración de accidentes, que ha diagnosticado por un lado la Dirección General de Tráfico y por otro lado el Ministerio de Fomento. Me parece que en ese sentido el camino es bueno, que lo que hay que hacer es potenciarlo, y creemos que la proposición de *Convergència i Unió* puede consolidar esta vía de actuación. Se incluye siempre en estas proposiciones un estudio de la señalización de estos puntos negros y sí es cierto que muchas veces en ese estudio aparecen fallos en la señalización informativa, como decía el proponente hace un momento, y esos fallos pueden conducir a un aumento de la siniestralidad localizada en distintos puntos, se ve claramente. Ahora mismo, la propuesta de *Convergència i Unió* generaliza esa propuesta de estudio a un estudio integral de la señalización, que nosotros creemos que se hará y en esta propuesta aceptamos que se haga, y también que se haga desde el punto de vista de la seguridad, no solo desde el punto de vista de la señalización informativa, sino también de la señalización de seguridad vial. Por lo demás, con la corrección del tema de los puntos negros y con la supresión del tercer punto, que ya hemos quedado todos los grupos en tratarlo más ampliamente y en debatirlo con comparencias en esta Comisión, yo creo que esta proposición va en la línea que estamos siguiendo de disminución de la accidentalidad, de disminución de la sangría que supone todos los años los accidentes de tráfico.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos parlamentarios que desean intervenir? Por parte del Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el señor Souvirón.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: Desde el Grupo Parlamentario Popular consideramos que hasta que no se lleve a cabo una implantación efectiva de estudios de impacto y auditorías de seguridad vial, la erradicación de los puntos negros se convierte en una tarea eternamente inacabada, ya que por no tratar este problema de una manera sistémica, eliminados unos surgen otros que en algunos casos suelen estar ubicados en un lugar muy próximo al punto negro corregido. De igual forma, entendemos que para erradicar este problema en toda nuestra red de carreteras, no solo de la estatal, se hace imprescindible la coordinación y colaboración entre las distintas comunidades autónomas y el Gobierno central para evitar que la accidentalidad se desplace de unas comunidades autónomas a otras. Puede parecer extraño, pero los técnicos hablan de lo que llaman la migración de los puntos negros. Sin embargo, en la práctica esta colaboración es muy escasa teniendo en cuenta que, para empezar, la propia definición de punto negro varía en función de la comunidad autónoma que la elabore. Esperamos que desde el ministerio se sienten las bases para garantizar la necesaria colaboración entre las administraciones con competencia sobre las diferentes redes de carreteras.

En definitiva, desde el Grupo Parlamentario Popular siempre hemos solicitado un tratamiento integral de la seguridad vial y un tratamiento integral sobre los problemas que presentan las infraestructuras, que desde luego va más allá que colocar radares en aquellos lugares que sean lo más cercanos posible al punto negro, como dice en esta Comisión el director general de Tráfico. En cualquier caso, y mientras se consigue que haya este tratamiento completo y sistemático de seguridad vial, desde luego y estamos de acuerdo en que hay que tratar cada uno de los puntos negros y tramos de concentración de accidentes. Hoy, algo más de un año después, yo me congratulo de que el Partido Socialista reconozca que no son exactamente la misma cosa, porque por decir eso hace ya mucho tiempo casi soy condenado a la hoguera, pero más vale tarde que nunca.

Por otra parte, también contempla la iniciativa del Grupo de Convergència i Unió el recubrimiento de las barreras agresivas IPN, es decir, los llamados guardarrailes o quitamiedos, y no podemos estar más de acuerdo. Tan es así que el Grupo Parlamentario Popular presentó una enmienda a los Presupuestos Generales del Estado precisamente para que se hiciera un plan que empezara a sustituir estos guardarrailes o quitamiedos que tantas desgracias están causando en nuestras carreteras, así como el mantenimiento constante del asfalto, por supuesto, que estamos de acuerdo en que es necesario. La necesidad de afrontar una revisión integral de la señalización vial nos parece también fundamental. Por tanto, estamos a favor de la iniciativa y vamos a votar en consecuencia. La enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Socialista la entendemos como un compromiso de futuro en el sentido de que cuando esta Comisión, después de los estudios pertinentes, elabore el criterio para actuar sobre la velocidad en nuestras carreteras, esperamos que el compromiso sea que precisamente eso se tenga en cuenta y que se actúe en consecuencia a la mayor brevedad posible.

— **PARA PROMOVER Y POTENCIAR EL USO DE DISTINTIVOS REFLECTANTES QUE SEÑALICEN EL CONTORNO DE LOS VEHÍCULOS PESADOS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/001201.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al siguiente punto del orden del día, proposición no de Ley del Grupo Parlamentario Socialista para promover y potenciar el uso de distintivos reflectantes que señalicen el contorno de los vehículos pesados. Para la defensa de esta proposición no de ley tiene la palabra la diputada Eloísa Álvarez.

La señora **ÁLVAREZ OTEO**: No sustrayéndonos a la comparecencia que ha tenido lugar anteriormente, esta proposición no de ley tiene como objetivo garantizar la seguridad vial, en la primera parte trabajando sobre acti-

tudes, comportamientos y conductas, y en la segunda parte sobre las infraestructuras. Esta proposición no de ley va en el ámbito de trabajar para conseguir esos objetivos.

Desde los inicios del fenómeno del tránsito viario se detectó un elemento necesario para garantizar la seguridad vial: ver y ser vistos. A partir de este momento, se introdujo la señalización, el alumbrado en sus distintas modalidades, alumbrado de cruce, de posición y de gálibo. Al principio de mi intervención, decía que al inicio de este fenómeno, pero en la actualidad el tránsito viario ha crecido, los vehículos han aumentado, y se ha detectado la necesidad de seguir abundando en estos elementos que garantizan la seguridad. En el reglamento general para vehículos, se han introducido las señales V5 para vehículos pesados, V6 para vehículos largos, pero se sigue percibiendo la escasez de las señalizaciones, tanto de cruce como de gálibo, para evitar ciertos accidentes; por ejemplo en las pendientes descendentes que luego ascienden, aunque un vehículo pesado vaya a baja velocidad, si se encuentra con un turismo que sí va a gran velocidad, puede haber un choque por alcance.

Dentro del ámbito internacional, en la Conferencia económica para Europa, en el año 1998, se introdujo en de la normativa, para los dispositivos técnicos y uniformes para vehículos, el Reglamento 104, que planteaba la utilización de elementos retrorreflectantes para vehículos largos o para vehículos pesados. ¿Cuál es la virtualidad de estos elementos retrorreflectantes? Colocados y dispuestos dentro de estos vehículos de la manera más oportuna, permiten que, en situaciones de escasa visibilidad, en túneles, en conducción nocturna, bien sea frontalmente como en la parte de atrás o incluso lateralmente y en todo su entorno, el resto de conductores tenga la posibilidad de percibir más claramente estos vehículos, que de alguna manera pueden tener un peligro por sus características. También permite visualizar de manera lo suficientemente perceptiva un vehículo de estas características que está parado en un arcén o en cualquier otro lugar de la calzada, o bien cuando se va a incorporar a la misma calzada y la distancia del vehículo desde la parte delantera hasta la trasera incluso es más larga que la calzada a la que se va a incorporar, evitando por consiguiente accidentes que ya se han detectado en un número no aceptable.

El resultado de la generalización de estos dispositivos sí ha tenido buenos resultados, pero volvemos otra vez nuestra normativa, la normativa general de vehículos, que prohíbe la utilización de dispositivos reflectantes y en consecuencia, también lo prohíbe el Reglamento 104 de la Conferencia económica para Europa. Vista la finalidad que a todos nos preocupa, probablemente tendríamos que trabajar en el sentido de todas estas barreras, de alguna manera barreras normativas que impiden el uso generalizado de estos dispositivos, aunque bien la Dirección General de Tráfico sí que da en ocasiones algunos permisos para utilizar estos dispositivos, entendemos que estos permisos se deberían de generalizar y superar estas barreras normativas.

Por todo ello, planteamos esta proposición no de ley. Como decía antes, es la preocupación de toda la Comisión, por lo que esperamos que cuente con el apoyo de todos los grupos parlamentarios. La proposición no de ley dice concretamente que el Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que promueva y potencie el uso de distintos reflectantes que señalicen el contorno de vehículos pesados.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el señor Cabrera.

El señor **CABRERA MATOS**: Nuestro posicionamiento es favorable a esta proposición no de ley, pero queremos hacer algunas precisiones al respecto.

Con carácter general, es evidente que los accidentes y la mortalidad, fundamentalmente la mortalidad, con la intervención de vehículos largos y pesados es bastante considerable, es importante. Todos sabemos que las consecuencias de un accidente donde interviene este tipo de vehículos sin duda alguna son más graves. Si a eso añadimos la circulación en horas nocturnas, la escasa visibilidad por lluvia que se pueda producir, niebla, escasa visibilidad también en determinadas zonas, cruces peligrosos, sobre todo cuando se permite el giro a la izquierda, la situación se complica aún más.

Evidentemente, en los últimos años se han introducido elementos dentro o fuera de esos vehículos que permiten mejorar la señalización, el ser vistos esos vehículos. Efectivamente, como recoge la proposición no de ley, tanto en el año 1998 el reglamento 104, que permite, normativiza, homologa marcas retrorreflectantes para vehículos pesados, largos y también sus remolques, España también introdujo en su momento, en el año 1999, a través de una orden ministerial, la posibilidad de instalar estas marcas autorizadas en su momento por la CEPE. Bien es cierto que se trata de una autorización temporal, aunque sinceramente creemos que fue un acierto recogerlo así porque al mismo tiempo permitía un estudio exhaustivo, un control de que si efectivamente esas marcas que tenían esos vehículos, aquellos que querían tener esas marcas, iba a suponer realmente una disminución de la siniestralidad con este tipo de vehículos. Tenemos muchos estudios realizados en diversos países europeos, en Alemania, Reino Unido, también se han hecho en EE.UU., en Canadá, y todos coinciden en la eficacia de estos distintivos. Por tanto, la medida que se tome en torno a la exigencia de estos distintivos siempre será mejor, siempre será buena para una disminución de la siniestralidad y también de las muertes en las carreteras. Estos estudios nos han de servir como experiencia real a la hora de implantar la mejor fórmula, porque estos estudios varían y algunas señalizaciones hablan de todo el contorno de vehículo, otras solo en el lateral, en la parte baja del vehículo, solo en la parte trasera, etcétera, es decir hay variedad en cuanto a las posibilidades reales de señalización de estos distintivos reflectantes. Nosot-

tros entendemos que cuanto más se haga en este sentido, más amplia y continua sea la colocación de estos distintivos, será desde luego mucho mejor para la seguridad y la circulación de estos vehículos.

Ahora bien, nosotros queremos añadir algo que nos parece importante. Como realmente si lo bueno abunda no pasa nada, nosotros vamos a votar a favor de esta proposición no de ley, pero no sabemos si se consigue algo nuevo con esta proposición no de ley. Ahora hay posibilidad de tener estos dispositivos reflectantes, temporalmente pero la hay, y lo único que se nos está diciendo es potenciar, intentar ampliar estos dispositivos. ¿Solo se va a hacer esto o se van a dar más pasos? Porque promocionar no significa que estemos introduciendo un elemento importante que nosotros pensamos que debería estar en esta proposición, a lo mejor ya negociado con los colectivos correspondientes: la necesidad de cierta obligación. Nosotros entendemos que hay que avanzar, no solo en la potenciación, sino que si sabemos, como ya sabemos porque está más que demostrado, que es eficaz, se debería ir a la negociación con los colectivos correspondientes, con los colectivos afectados, para ir cerrando algo que nos parece fundamental, que es la implantación, no solo generalizada pero voluntaria, sino que se pudiera exigir, porque estamos hablando, como casi siempre en las distintas proposiciones no de ley aquí, de vidas humanas que se pierden en las carreteras. Desde el punto de vista económico, los estudios que hay demuestran que no es excesivamente cara la instalación de este tipo de dispositivos, incluso en todo el contorno del vehículo; tampoco si lo comparamos con los gastos de un supuesto accidente y por supuesto, no digamos nada si con ello logramos salvar vidas.

Nos hubiese gustado que esta proposición no de ley fuera más explícita en cuanto a si es tan solo una promoción o si se va a modificar la normativa para no darle carácter temporal, si se va a autorizar sin más estos dispositivos, si se implantará en todo el entorno del vehículo, si va a ser obligatorio, es decir, convertirla casi en una señal. Son cuestiones que tendremos que ir analizando, porque es un paso más, esperemos que así sea, en la consecución de que efectivamente todos en la carretera nos veamos y nos vean mejor. Con estos tipos de dispositivos, siempre que haya una mayor implantación, seguro que conseguiremos una disminución de los siniestros en la carretera. Reitero nuestro apoyo a esta proposición no de ley.

— **SOBRE LA SUPRESIÓN DE LOS PUNTOS NEGROS EN LAS CARRETERAS DEL ESTADO ESPAÑOL. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA (ERC). (Número de expediente 161/001287.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al último punto del orden del día de hoy, la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Esquerra Republicana de Cata-

lunya sobre la supresión de los puntos negros en las carreteras del estado español. Para la defensa de la misma, tiene la palabra su portavoz, el diputado Joseph Andreu.

El señor **ANDREU DOMINGO**: En primer lugar, quiero pedir disculpas por mi ir y venir, pero hoy coinciden diversas comisiones. Me habría gustado estar presente también para saber qué quería decir el punto 3 de la proposición no de ley de Convergència i Unió, que me han dicho que se ha retirado. No sé si se proponía aumentar o bajar la velocidad, en su redactado actual no he logrado comprenderlo; supongo que en alguna ocasión me podrán referir qué quería decir exactamente ese punto 3.

Esta proposición no de ley la teníamos que enmarcar en el contexto de la aplicación del carné por puntos, porque exigiremos a la ciudadanía, a partir de primeros de año un comportamiento ejemplar en carretera. Creo que es lo que hay que exigir porque tenemos el problema de la enorme siniestralidad. En cuanto a la mayor presencia de controles y radares de la Guardia Civil, o de los Mossos D'Esquadra en Cataluña, no hay duda de que estamos extremando la presión sobre el buen hacer, la buena conducta del conductor. Hemos pedido un comportamiento ejemplar a la ciudadanía y creo que en paralelo también tenemos que pedírselo a la Administración, concretamente al Ministerio de Fomento y a otras instituciones de las que dependen las vías de circulación en el conjunto de España. Hay algunos accidentes que no son producto de la mala conducción ni de la distracción de los conductores, sino que son productos del diseño de las carreteras, a veces diseños anticuados, en muchas no se ha renovado el asfalto y cuando hay lluvia se convierten en una pista de hielo. Esto se debe a que el Ministerio de Fomento o la Administración correspondiente no se gasta lo suficiente en la renovación del asfalto. Hay accidentes cansados por una falta de señalización, hay accidentes que van mucho más allá de lo que podrían ser porque no hay protección de las biondas que tienen un diseño absolutamente inadecuado; de esto nos podrían hablar mucho los motoristas, para quienes las biondas se convierten en una trampa muchas veces mortal. Esto lo sabemos y hacemos poco para ir a una renovación.

En definitiva, después de exigir a la ciudadanía, es el momento de exigir también a la Administración, y en este sentido iba la proposición. Un gran número de la accidentalidad, esto lo tiene la Dirección General de Tráfico absolutamente detallado, en torno al 15 por ciento, se da en los puntos negros. En la mayoría de casos, la accidentalidad en estos puntos no es producto de una mala conducción ni de una distracción ni de la ingesta de alcohol, sino que es por el diseño de las carreteras. Alguna vez tendremos una sentencia de algún tribunal que achacará la culpa de estos accidentes a la Administración, por mala conservación o por mal diseño. Antes de que nos tengan que advertir los tribunales, tendríamos que instar a un

esfuerzo; ya sabemos que tratándose de obra pública y el reglamentismo que tenemos —proyecto constructivo, licitación, ejecución—, esto no se hace en un año, pero creemos que el ministerio y las diversas consejerías de las comunidades autónomas se tendrían que proponer un plan de choque para la eliminación de los puntos negros. Nos convertiremos muy pronto en el país que tendrá más kilómetros de autovía y autopista por habitante, por encima de Europa, quizá tengamos que hacer una reflexión y eliminar los puntos negros que tenemos en alguno de los presupuestos venideros, aunque sea a costa de que no crezcamos tanto en kilómetros de autopistas y autovías.

En este sentido y dado que comprendemos que ésta es una tarea que no se puede hacer en la inmediatez, aceptamos la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista. Nos queda mucho por hacer para convencer a la ciudadanía de que tiene que tener un buen comportamiento al volante, con precaución para evitar la accidentalidad y la mortalidad que se da en nuestro país, pero también tendremos que convencer al Ministerio de Fomento de que hay que avanzar rápidamente en la eliminación de los puntos negros.

El señor **PRESIDENTE**: Efectivamente, como decía el propio portavoz, se ha presentado una enmienda a esta proposición no de ley, una enmienda de sustitución del Grupo Parlamentario Socialista. Para la defensa de la misma, tiene la palabra el señor diputado, el señor Elola.

El señor **ELOLA RAMÓN**: Volvemos otra vez al problema de los puntos negros, a la accidentalidad debida a la infraestructura. Como he dicho antes, la Dirección General de Carreteras, todos los años, con los datos que elabora por un lado la Dirección General de Tráfico y por otro el propio el Ministerio de Fomento, desarrolla programas específicos de mejora de la seguridad vial, que incluyen por supuesto el tratamiento de los tramos de concentración de accidentes. Las actuaciones se van desarrollando normalmente según las disponibilidades presupuestarias.

Me gustaría, no obstante, hacer una breve reseña de los programas que desde el Ministerio de Fomento se están desarrollando para esta mejora de las carreteras. Ya en junio de 2004, como he referido anteriormente, se inicia el plan de choque de actuaciones y conservación para la seguridad vial. En él se incluyen medidas específicas, por un lado de seguridad vial, y otras actuaciones a las que hemos hecho referencia ya en las intervenciones anteriores, actuaciones sobre firme, actuaciones sobre señalización, actuaciones sobre cruces; es decir, actuaciones que si bien no son directamente de seguridad vial, sí tienen una gran incidencia en este programa. Este plan se licitó en su totalidad en menos de dos meses. En el año 2005, el nuevo plan de licitación sigue los pasos y criterios del plan de choque y otra vez incluye 230 nuevas actuaciones y de nuevo con actuaciones, por un lado

específicas en seguridad vial y por otro lado, con una repercusión directa sobre la seguridad vial: obras de paso, señalización, conservación y firme. El Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte tiene entre sus objetivos la mejora de la seguridad en la conversión de la red de carreteras del Estado. Es un plan ambicioso, un plan a largo plazo y contempla unas inversiones previstas de más de 30.000 millones de euros, solo en acondicionamiento y mejora, conservación y explotación de carreteras, para contribuir a lograr los objetivos de reducción de la siniestralidad. En el año 2006 se va a confeccionar el Plan sectorial de carreteras, que incluye un programa específico de conservación y explotación, que contemplará las directrices a seguir en los próximos años en materia de seguridad vial. De todas maneras, a pesar de todos estos esfuerzos y de los estudios anuales sobre seguridad vial, siguen apareciendo nuevos puntos negros. Los tramos de concentración de accidentes se calculan por un criterio estadístico y siempre existirán, puesto que son aquellos que están por encima de la media; siempre habrá puntos por encima de la media, pero siguen apareciendo algunos sumamente destacables.

Estamos plenamente de acuerdo con la iniciativa que ha presentado Esquerra Republicana, en el sentido de que se haga un análisis del estado de la seguridad vial en las carreteras. En ese sentido, el Ministerio está ya en proceso de adjudicación de contratos para la ejecución del Plan Nacional de análisis del estado de la seguridad vial, que se finalizará previsiblemente en el año 2006 y cuya finalidad es asegurar las máximas condiciones de seguridad para los usuarios en las carreteras de todo el Estado. El impulso que puede dar esta Comisión aprobando esta proposición no de ley con las modificaciones que hemos propuesto irá en la línea de acelerar y potenciar estas decisiones. Con esto último, creo que respondemos a la propuestas que ha realizado el Grupo Catalán de Esquerra Republicana de Catalunya, e incluso la ampliamos con las consideraciones que hemos tenido en cuenta en la enmienda que les hemos presentado.

El señor **PRESIDENTE**: Por parte del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra su portavoz el señor Federico Souvirón.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: Empezamos compartiendo absolutamente la filosofía que impulsa al grupo proponente a traernos a debate el asunto de los puntos negros nuevamente.

Desde luego, lo que venimos viendo en estos prácticamente dos años de Gobierno del Partido Socialista es que la responsabilidad sobre la inseguridad vial parece recaer exclusivamente en el ciudadano, en el conductor; es lógico porque al hablar de seguridad vial, el actor principal del Gobierno en seguridad vial es la Dirección General de Tráfico, un organismo encargado simplemente de la vigilancia, control y sanción del tráfico. Es normal que, desde ese punto de vista, parezca que toda responsabilidad con respecto a la seguridad vial recae

en el conductor. Sin embargo, ésa no es la realidad, verdaderamente hay mucho que hacer en el asunto de las infraestructuras; efectivamente hay lugares en los que se producen más accidentes que otros, por problemas de diseño o de conservación, éstos son los llamados puntos negros. Nos parece que el Ministerio de Fomento tendría que ir más allá de las labores habituales de mantenimiento y conservación de carreteras, que debía tener en cuenta que, precisamente porque en esos lugares se sigue manteniendo el riesgo que actualmente existe, se producen accidentes con víctimas y con heridos graves que quedan inhabilitados en muchos casos durante toda su vida.

Compartimos la idea del impulso que con esta iniciativa quiere dar el grupo proponente, y así lo considera también el Grupo Socialista, para que el Ministerio de Fomento, si se me permite la expresión, se espabile y tenga en cuenta que si verdaderamente estamos hablando de seguridad vial y se considera que ésta es prioritaria, lo primero que hay que hacer es un plan de choque inmediato sobre los puntos negros. En ese sentido es en el que estamos dispuestos a votar favorablemente.

El señor **PRESIDENTE**: Terminados todos los puntos del orden del día, suspendemos dos minutos la sesión, para proceder a las votaciones a las doce y media en punto, en dos minutos exactos pasaremos a las votaciones. **(Pausa.)**

Reanudamos la sesión y vamos a proceder a las votaciones siguiendo el mismo orden que figuraba en el orden del día inicial de la Comisión. Por tanto, votaremos en primer lugar la proposición no de Ley del Grupo Parlamentario Socialista para promover y potenciar el uso de distintivos reflectantes que señalicen el contorno de los vehículos pesados. Se vota en sus propios términos.

Efectuada la votación, dijo

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada por unanimidad.

Votamos la proposición no de Ley del Grupo Parlamentario Catalán de Convergència i Unió, por la que se insta al Gobierno a impulsar una revisión integral de la señalización vial y la adopción de medidas preventivas de seguridad ante los puntos negros, con la aceptación de la enmienda de supresión del punto 3, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, y con la aceptación también del texto de corrección transaccional al apartado 1 de la misma, planteada por el señor Elola. Ese punto apartado 1 quedaría de la siguiente forma: Proseguir en la línea de dar cumplimiento al objetivo europeo de reducir en un 50 por ciento la tasa de mortalidad en el año 2010, con las medidas de detección y supresión de los tramos de concentración de accidentes y puntos negros —eliminandose el paréntesis— recubrimiento de las barreras agresivas IPN y mantenimiento constante

del asfalto. Con esa corrección en el apartado 1, propuesta por el señor Elola y la aceptación de la enmienda de supresión del punto 3, pasamos a votar en estos términos la mencionada proposición no de ley.

Efectuada la votación, dijo

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada por unanimidad.

Finalmente, pasamos a votar la proposición no de Ley del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana de Catalunya sobre la supresión de los puntos negros en las

carreteras del Estado español, que se votará con la aceptación de la enmienda de sustitución planteada por el Grupo Parlamentario Socialista.

Efectuada la votación, dijo

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada por unanimidad.

Se levanta la sesión.

Eran las doce y treinta y cinco minutos del mediodía.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

Teléf.: 91 390 60 00. Fax: 91 429 87 07. <http://www.congreso.es>

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

Teléf.: 91 384 15 00. Fax: 91 384 18 24

Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**

